



H.2 Geländegeschichte

Dieser Anhang ist deshalb in den Präsenzordner eingehängt worden, weil Besucher und neue Vereinsmitglieder oft zu diesem Thema Fragen stellen. Im Folgenden sollen also einige Fakten und ihre Quellen dargestellt werden damit dieser Informationsbedarf gedeckt wird.

Ja, - man merkt es schon an den Betonplatten auf dem Weg zum Verein - , luftfahrttechnisch gesehen steht man in Wenzendorf auf historischem Boden.

Wieso?

Um es **kurz** zu machen, hier wurden von 1936 bis 1945 Flugzeuge für die deutsche Luftwaffe gebaut und ausgeliefert. Das dafür genutzte Gelände war riesig gegenüber heute. Am Ende des Krieges wurde der Platz bombardiert und nach Einnahme durch britische Bodentruppen, erst für Flieger unbrauchbar gemacht (Erdwälle im Platz) und später (die industriellen Anlagen) geschliffen.

Um es etwas **detaillierter** darzustellen greife ich hauptsächlich auf Informationen aus dem Buch

„Chronik eines Flugzeugwerkes“ v. Hermann Pohlman, 2.Auflage 1982 erschienen im Motorbuchverlag, ISBN 3-87943-624-X (Anmrk.: das Buch ist vergriffen)

zurück. Es beschreibt eigentlich die Geschichte von 1932-45 des Blohm & Voss Flugzeugwerkes in Finkenwerder. Wenzendorf war eine Außenstelle für Landflugzeuge. Insofern hängt die Geschichte Flugplatz Wenzendorf doch ziemlich nahe an der heutigen AIRBUS Deutschland Zentrale in Hamburg.

Bevor ein gewisser A.H. aus B. 1933 eine gewisse Führerschaft übernahm, war das Gelände ein friedlicher Lebensraum für domestizierte Rüben und Korn. Aber dann wurde es für die Gegend turbulent, weil die Strategen das „Luftloch“ (zuwenig Flugzeuge) entdeckt hatten. Die Organisation reagierte prompt : Hier ein Auszug aus der Quelle S.30 ...

„Wir suchten einen Platz zwischen Hamburg und Bremen, weil von beiden Orten Zulieferungen zur Endmontage erfolgen sollten...“ schreibt in seinen Erinnerungen Hr. Max Andrae; lassen wir ihn weiter erzählen :

»Ich hatte mir damals auf der Generalstabskarte alle hochgelegenen Flächen angemerkt, die für einen 1000-m-Kreis auszureichen schienen und verkehrsmäßig günstig lagen.

In Polizeimajor Pampe, einem alten Kriegsflieger, hatten wir einen freundlichen Helfer, der mit uns in seiner alten Arado-Maschine, die er aus dem Krieg gerettet hatte, die betreffenden Plätze anflug und mit begutachtete.

Bei der Besichtigung entschieden wir uns für Wenzendorf, eine preußische Domäne, die leicht geräumt werden konnte (Göring war preußischer Ministerpräsident), und bei der Gleisanschluß herstellbar war.

Wir hatten damals nicht die Absicht, diesen Flugplatz auf eigene Rechnung zu erwerben und zu betreiben und überließen dem RLM die Entscheidung. Im ersten Telefongespräch mit Berlin, das wir dieserhalb führten, wurde unsere Wahl unbesehen gebilligt und gefordert, daß sofort noch in diesem Herbst (1934) eine Startfläche – und wenn sie nur 600 m lang und 60 m breit wäre – eingesät werden solle. Das RLM werde die Abfindung regeln.

Der Pächter von Wenzendorf, der übrigens nicht sehr traurig war, daß er seine nicht sehr ertragreiche Pachtung anständig los wurde, mußte schnellstens seine letzten Kartoffeln ernten und die Startbahn vorbereiten.

Seine Abfindung durch den preußischen Staat war bald geregelt.

Mit den Bauern, deren Äcker noch in unseren 1000-m-Kreis fielen (und in das spätere Oval von 1500m Länge), sollte ein Justizrat Eggers, den man uns aus Berlin schickte, in 14 Tagen fertig werden. Sein zweites Wort war »mein Freund Hermann Göring«, aber er brauchte vier Jahre dazu ...

Noch im Winter ließen wir durch einige hundert Hamburger Arbeitslose mit Hacke und Schaufel (Maschinen gab es damals nicht) den Mutterboden abtragen, die Fläche einebnen und den Mutterboden wieder auftragen. Im ersten Frühjahr wurde eingesät ...

Den Plan des Werkes hatten wir schon im Herbst fertiggestellt und genehmigt bekommen. Die Montagehalle I hatten wir bei einer Berliner Firma in der-



Hier ein Auszug wie das damals aussah:

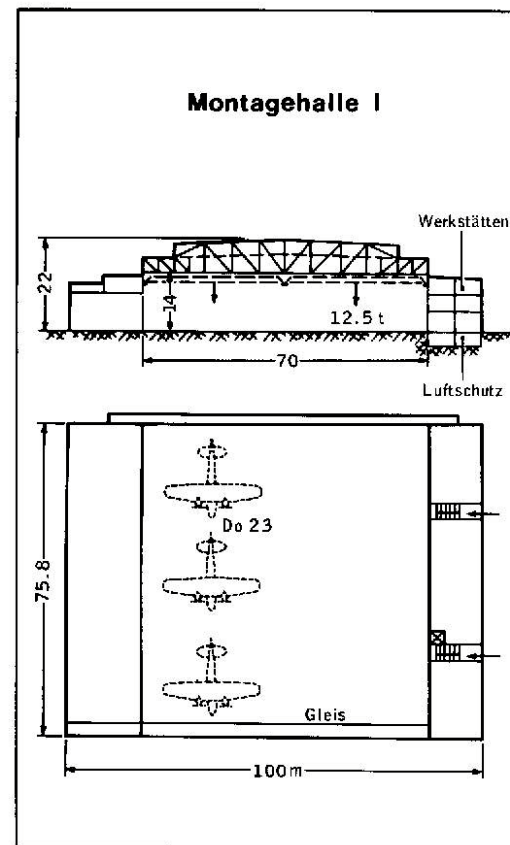
selben Ausführung bestellt wie diese sie kurz vorher nach Dessau geliefert hatte (es war die gleiche Halle wie die Halle II in Finkenwerder). Sie konnte mit allem Drum und Dran ganz kurzfristig geliefert werden. Natürlich mußte der Gleisanschluß fertig sein, den wir aber schon lange vorher für den täglichen Transport der Platzarbeiter von und nach Hamburg

brauchten. Eine Bahnlinie in vier km Länge über die Äcker zweier Bauern hinweg mit einer nicht unbedeutenden Steigung sollte vom Bahnhof Drestedt auf das höher gelegene Baugelände in vier Wochen gebaut werden. Jeder, der die Schwerfälligkeit der Behörden kennt und weiß, wie lange sonst Planung, Vermessung, Grunderwerb, Erdarbeiten für das Planum, die Bettung und schließlich die Gleisverlegung dauern, wird das für unmöglich halten. Aber es ging! Ich besuchte sogleich den Präsidenten der Eisenbahndirektion in Altona, bei dem als preußischem Beamten der Name »Göring« nicht ohne Wirkung blieb, und er schaffte das Wunder, das uns die rechtzeitige Fertigstellung des Flugfeldes, der Montagehalle, der Abstellplätze und der Wege ermöglichte. Parallel war die Einrichtung des Gutshofes für die Verwaltung und Kantine, der Bau eines Ledigenheimes, einer Kraftstation und verschiedener Wohnhäuser am Drestedter Weg gegangen. Halle II (die Flughalle) folgte schnell, die zweite Montagehalle etwas später.

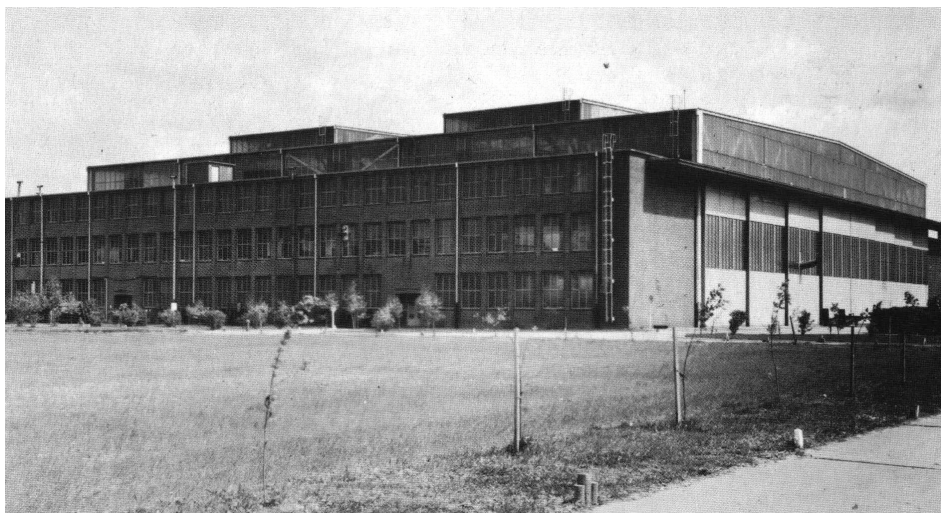
Das Werk wurde Ende September 1935 eingeweiht, die erste Do 23 im Dezember 1935 geflogen und im Januar 1936 abgeliefert.

Daß wir es damals geschafft haben, daß die erste Maschine einer für uns neuen Bauart, montiert in einem völlig neuen Werk, nach etwa 1 1/4 Jahren aus der Montagehalle rollen konnte und auf einem tadellosen Flugplatz eingeflogen wurde, auf dem zur Zeit der Bestellung noch Kartoffeln wuchsen, ist erstaunlich und nur dadurch zu erklären, daß die Schaffung einer Luftwaffe zur nationalen Idee geworden war, für die sich alle, nicht nur die PG's, mit Begeisterung einsetzten.«

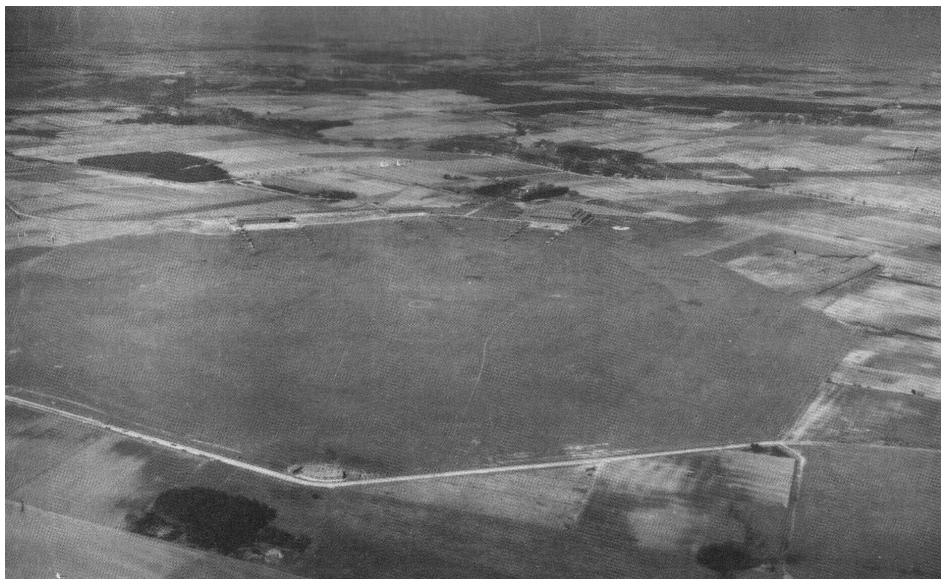
... soweit zur Entstehung des Flugzeugwerkes Wenzendorf. Hier waren in diesem Zusammenhang einige große Bauwerke errichtet worden. Das Größte Halle I steht gewissermaßen als Schwester noch in der Finkenwerder Halle II .



Montagehalle I in Wenzendorf mit Plan für Do 23
– Endmontage.



Stolzes Teil nicht wahr?
Aus der Luft(1938) sah das dann so aus ..



Man sieht das charakteristische Wenzendorf Polygon mit den 3 Hallen. In der Mitte der Kompensierstand und die Feuerstelle. Lang aufgereiht vor den Hallen Flugzeuge zum Einfliegen und zur Auslieferung.
Halle II, in der Mitte, war die Flughalle auf deren Position heute unser Hangar steht.

Und was wurde hier eigentlich gebaut? Darüber läßt sich die Quelle nicht präzise aus. „Bis zum Jahre 1940 war das Werk voll ausgelastet, 600 Flugzeuge verschiedenen Typs wurden hier montiert, eingeflogen und abgeliefert.“
Ab 1942 stand überwiegend die Umrüstung von Kampfflugzeugen zu Schulflugzeugmustern an. Zwischen und während dieser Perioden lief die Fertigung des durch seine Asymetrie bekannten Nahauflärers BV141.
Zusammengefaßt kann man die Leistung am Besten der folgenden Tabelle entnehmen.

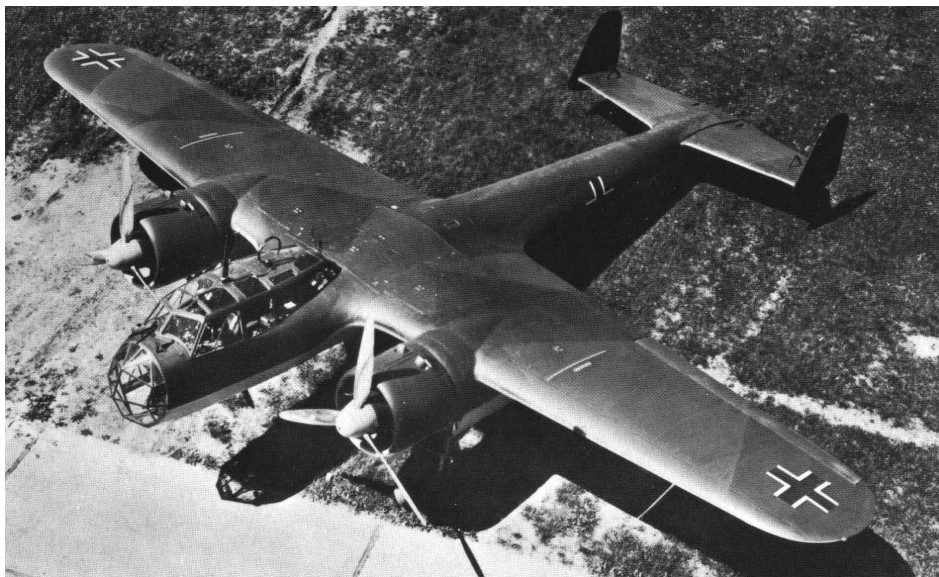
Muster	Stücke	Bemerkungen
Do23	24	
W34	261	
Ju86	75	
Do17	251	siehe unten
BV141	26	siehe unten
BV142	4	siehe unten
He111	48	Schulungsumbau
Ju88	149	Schulungsumbau
Me109	494	Schulungsumbau
Me210	48	Schulungsumbau
Me262	17	Schulungsumbau, siehe unten

Daneben wurden vermutlich Leitwerke für Ju52 und Me262 sowie ca. 1000 Flugkörper und verschiedene Prototypen (z.B. Höhenjäger) gefertigt und erprobt.
Es ist jedoch nicht klar inwieweit die Arbeiten in Wenzendorf oder anderen Werken durchgeführt wurden.

Zur weiteren Detailierung und Dokumentation des Platzes sind im Folgenden einige informative Auszüge aus der Quelle bezüglich ausgewählter Muster.



Do17



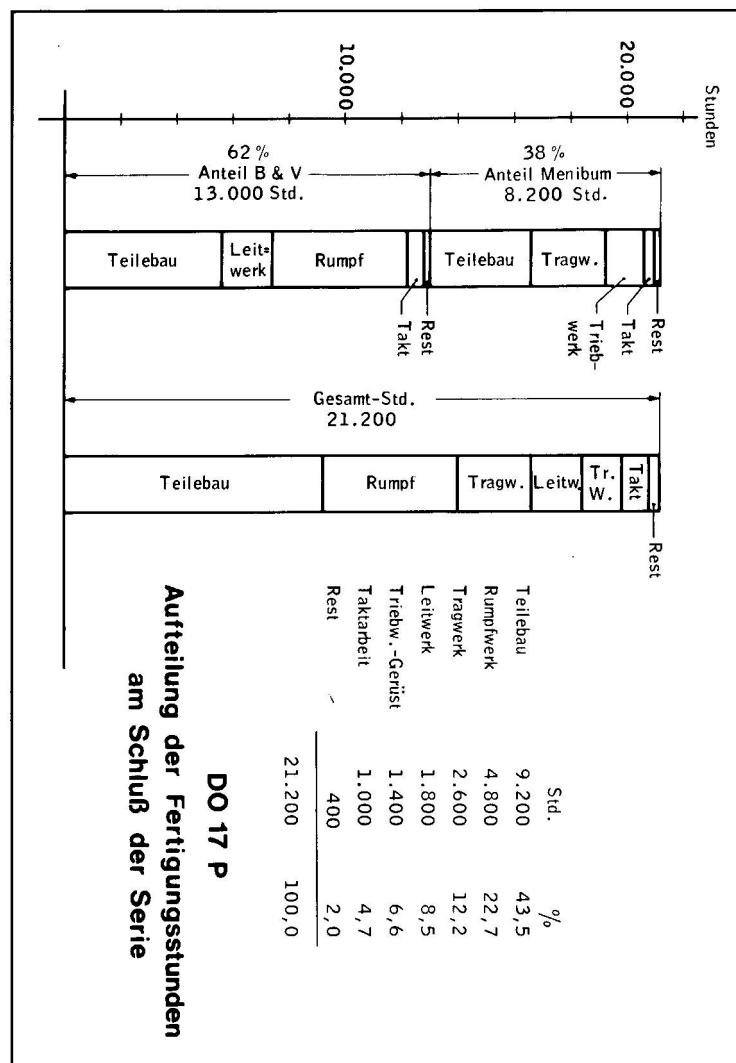
D17Z Fernaufklärer und Tagbomber „Fliegender Bleistift“

Flügelfläche: 55m²; Spannweite: 18m; Länge: 16,25m; Fluggewicht: 7,65t
Höchstgeschwindigkeit 345km/h; Gipfelhöhe: 6,4km; Motoren 2x865PS
Besatzung: bis zu fünf

Die Serien F, P, Z wurden gefertigt. Flügel wurden von einem Hamburger Betrieb zugeliefert. In diesem Zusammenhang ist das nebenseitige Diagramm interessant. Die Zeiten für die Motorenfertigung sind in dem Diagramm nicht aufgeführt. (Serienstückpreis 195 000 RM)

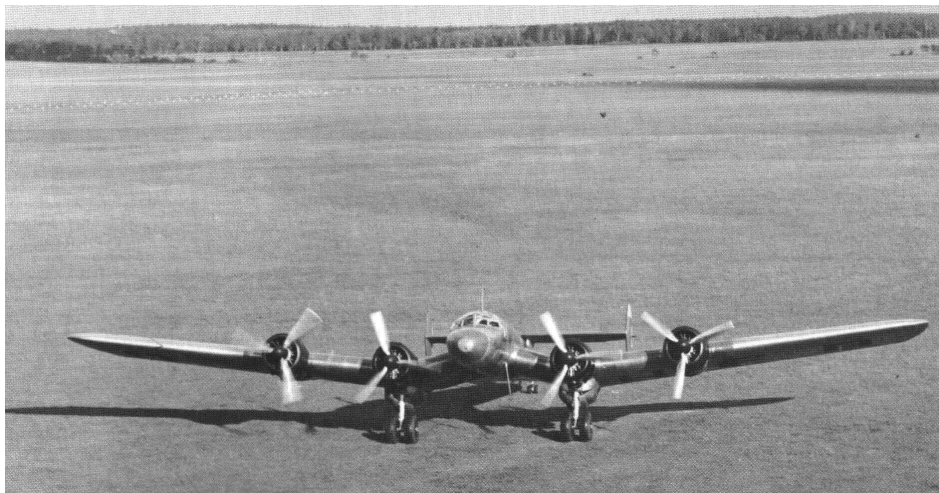
Für die ersten 15 Stück und zum Erstflug wurde fast das gesamte Jahr 1937 gebraucht. Im Jahr 1939 wurden 119 Stück fertiggestellt. Was für eine Lernkurve.

Mehr Informationen auf der Homepage der Royal Air Force, (genauer)
<http://www.raf.mod.uk/bob1940/do17.html>
(oder google suche „Do17“)
Das Flugzeug war für seine Schnelligkeit in dieser Klasse berühmt.





Ha142



Fern-Transporter Ha142 „Kastor“ in Wenzendorf

Flügelfläche:	130 m**2	
Rüstgewicht:	10200 kg	Fluggewicht: 16700 kg
Motoren:	4x900PS	
Stückzahl:	4	
Fertigungsstunden:	1 Mio	spez. Aufwand: 24,4 h/kg
Baubeginn:	11/37	Erstflug: 10/38
Lieferung:	5/40 – 2/41	

Bem.:

Abgeleitet aus der Ha139 einem Transatlantik-Postflugzeug für die Lufthansa. Diese Flugzeuge trugen als Seeflugzeuge (katapultfähig) die Traditionsnamen „Nordmeer“ und „Nordwind“. Mit der Landversion wurden verschiedene Variationen vorgenommen um sie in den Rollen Ferntransporter, Fernaufklärer und Seefernaufklärer anzubieten.

Wenn die Horizontlinie auf dem Foto betrachtet wird und man aus dem Kantinenfenster schaut wird man die charakteristische Linie des Trelder ‚Berges‘ ausmachen. Dies vorausgesetzt läßt sich ein Gefühl dafür gewinnen, wie groß die freie Fläche dieses Werkflugplatzes war.

Bv141



Nahaufklärer Bv141 B

Flügelfläche:	53,1 m**2	
Rüstgewicht:	4700 kg	Fluggewicht: 6100 kg
Motoren:	1X1560PS	
Stückzahl:	18	
Fertigungsstunden:	1 Mio	spez. Aufwand: 11,5 h/kg
Baubeginn:	5/39	Erstflug: 1/41
Lieferung:	4/41 – 5/43	

Bem.:

Die außergewöhnliche Asymetrie der Konstruktion wurde vom Chefkonstrukteur Dr.Vogt deshalb eingesetzt, um ein einmotoriges Flugzeug (Sparen) mit Vollsichtkanzeln nach vorn (Aufklärung) und nach hinten (Verteidigung) auszustatten. Bei einer geringen Asymetrie zeigten sich wenig Probleme in der Berechnung des Flugzeuges und auch mit der Führung des Flugzeuges. (Bei seinem ersten Flug mit dem Muster flog Udet (4/38, des Teufels General) Rollen und Loopings).

Bei den Alliierten war das Flugzeug wegen seiner Konfiguration in Konstrukteurskreisen respektvoll belächelt.

Man kann sich vorstellen, daß das Muster auf dem betonierten Vorfeld (unbombardiert) von Wenzendorf steht.



Me262 (Schulungsdoppelsitzer)



Me262

Stückzahl: 17
Fertigungsstunden: 250000
Baubeginn: 5/44 Erstflug: 20.7.1944
Lieferung: 8/44 – 4/45

Bem.:

Dies Flugzeug repräsentiert in bemerkenswerter Weise die Qualifikation, welche die Belegschaft in ihrer zweiten Phase (Umrüstung auf Schulflugzeuge) im Flugzeugbau erreicht hatte. Denn die Me262 hatte eine Druckkabine und diese mußte eben für einen Doppelsitzer auch verlängert werden (mit allen Problemen nicht nur in der Fertigung sondern auch in der Prüfung). Von einem Kinderzeitzeugen erfuhr ich, daß sein Vater oft spät nach Hause kam, müde grübelte, Notizen machte und früh wieder zur Arbeit ging, um die Überlegungen umzusetzen.

Wenn man sich die Zahlen oben ansieht und analysiert (Stückzahl, Entwicklung, Materialknappheit, Termine) kann man sich vorstellen, daß in diesem Flugzeugwerk Wenzendorf richtig geackert wurde. Es war zu seiner Zeit einer der größten Industriebetriebe des Landkreises Harburg.

(Quelle: <http://www.lostplaces.de/wenzendorf/index.html>) (Als Kopie 8seitig in extra Tasche, Als Referenz /2/)

Das Kriegsende (Informationen aus Ref/2/)

Mit 455 Beschäftigten (incl.Zwangsarbeitern) war die Flugzeugwerft Wenzendorf einer der größten Industriebetriebe im Landkreis Harburg. Es blieb nicht aus, daß ein Rüstungsbetrieb dieser Größe Ziel von alliierten Angriffen wurde.

Der erste Angriff erfolgte am 6.10.44 durch 46 B-24 (Liberator), welche 134 to Bomben abwarfen. Es gab 19 Luftkriegsgefallene aber das Werk konnte weiter produzieren.

Der zweite Angriff wurde am 31.12.44 durch 62 B-17(Flying Fortress) durchgeführt. 181to Bomben wurden eingesetzt und das Gelände wies mehr als 600 Bombentreffer auf.



Britische Truppen besetzten ca. 18/19 April 1945 das Werksgelände. Es wurde demontiert und nach England geschafft. Danach wurde der Platz zum Abstellen von ausgemusterten Fahrzeugen genutzt. Ab 1948 wurde das Gelände wieder landwirtschaftlich genutzt.



Recherche im Internet zu den Luftangriffen auf Norddeutschland

Hier einige Daten zu den Angriffen, welche aus dem Internet kopiert sind. Aus den Zahlen läßt sich ableiten, daß insbesondere vor Hamburg an Silvester 44 ein erbittertes Luftgefecht stattgefunden hat. Man beachte die Verhältniszahlen von eingesetzten Maschinen und die Verluste. (KIA -> killed in action = gefallen ; MIA -> missing in action = vermißt) Wieviel von den vermissten Besatzungsmitgliedern auf beiden Seiten dann tatsächlich gefallen waren, läßt sich nicht zuverlässig sagen. Es ist aber eine hohe Prozentzahl anzunehmen.

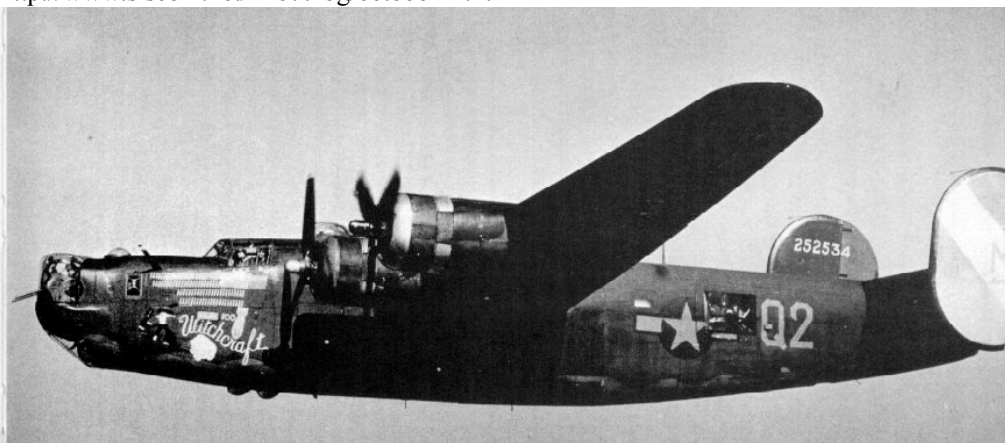
Angriff am 6.10.44

internet sample from ____ <http://paul.rutgers.edu/~mcgrew/wwii/usaf/html/Oct.44.html>
mission #115

3. 406 B-24s are dispatched to hit Harburg/Rhenania oil refinery (121) with PFF methods, munitions dump at Hamburg/Glinde (89) and aircraft factories at Hamburg/Klockner (79) and Wenzendorf (46); targets of opportunity are Stade Airfield (29), the Hamburg area (8), Nordholz Airfield (2), Bremervorde (1) and Ottersberg (1); 1 B-24 is lost and 127 damaged; 1 airman is KIA, 2 WIA and 10 MIA. Escort is provided by 156 of 168 P-47s; they claim 1-0-0 aircraft in the air; 6 P-47s are damaged.

<http://www.siscom.net/~467thbg/index.html>

<http://www.siscom.net/~467thbg/october44.html>



Eine Consolidated B-24 'Liberator' Die 'Witchcraft' (Hexerei) mit einer beachtlichen Liste von Einsätzen. Dies Flugzeug war am Angriff auf Wenzendorf beteiligt. Seine Einsatzbasis war Rackheath in Westengland

Angriff am 31.12.44

internet sample from ____ <http://paul.rutgers.edu/~mcgrew/wwii/usaf/html/Dec.44.html>
third air division.

STRATEGIC OPERATIONS (Eighth Air Force): 2 missions are flown. Mission 772: 1,327 bombers and 785 fighters hit both strategic and tactical targets in Germany; they encounter about 150 Luftwaffe fighters, mostly in the Hamburg area, and claim 88.5-11-21 aircraft; 27 bombers and 10 fighters are lost:

1. 526 B-17s are dispatched to hit oil industry targets at Hamburg (68), the Wilhelmsburg refinery at Hamburg (92), the Grassbrook refinery at Hamburg (71) and the Misburg refinery (96), and the industrial area at Wenzendorf (62) and Hamburg (72); targets of opportunity are Stade (13) and Nordholz (9) Airfields, Heligoland Island (1) and other (17); they claim 26-8-16 aircraft; 27 B-17s are lost, 1 damaged beyond repair and 288 damaged; 5 airmen are KIA, 29 WIA and 248 MIA. 316 P-47s and P-51s escort and claim 59.5-2-5 aircraft in the air and 1-0-0 on the ground; 2 P-47s and 7 P-51s are lost (pilots are MIA).